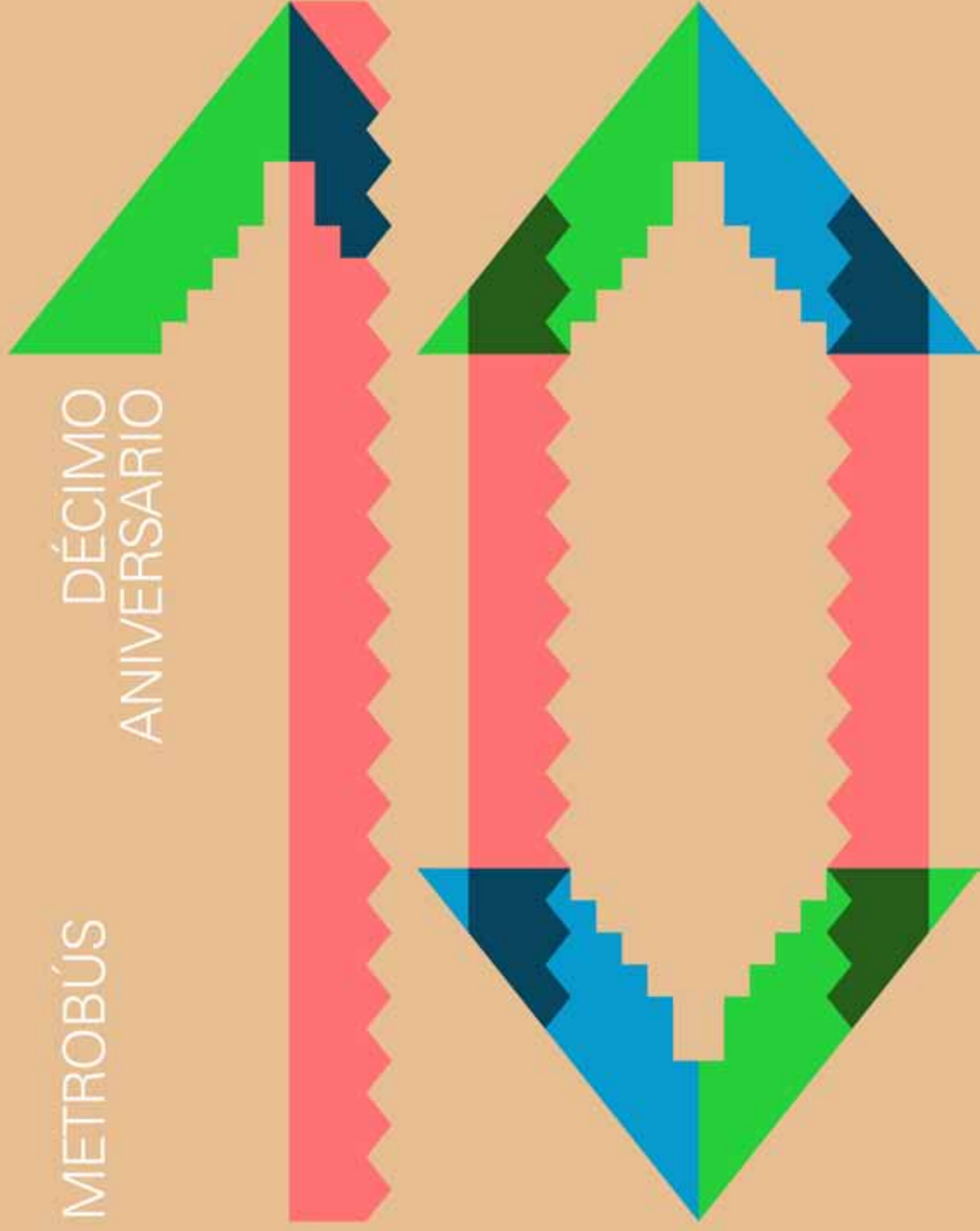


METROBÚS

DÉCIMO
ANIVERSARIO



3

MB10

Línea 3

Metrobús
décimo
aniversario

LÍNEA 3

Fecha de Inauguración:

8 de febrero de 2011

Longitud: 17 km

Estaciones: 33

Demanda: 140 000 usuarios diarios

Delegaciones a las que brinda servicio:

Azcapotzalco

Gustavo A. Madero

Cuauhtémoc

Benito Juárez

Municipio de Tlalnepantla (Estado de México)

Rutas:

Tenayuca

↕

Etiopía

Tenayuca

↕

Balderas

Tenayuca

↕

Buenavista

Tenayuca

↕

La Raza

Correspondencias:

- Línea 1
 - La Raza, Circuito, Buenavista
- Línea 2
 - Etiopía
- Línea 4
 - Hidalgo, Juárez
- Línea 6 (Proyectada)
 - Montevideo
- Línea 7 (Proyectada)
 - Hidalgo

Correspondencias con el Sistema de Transporte Colectivo Metro:

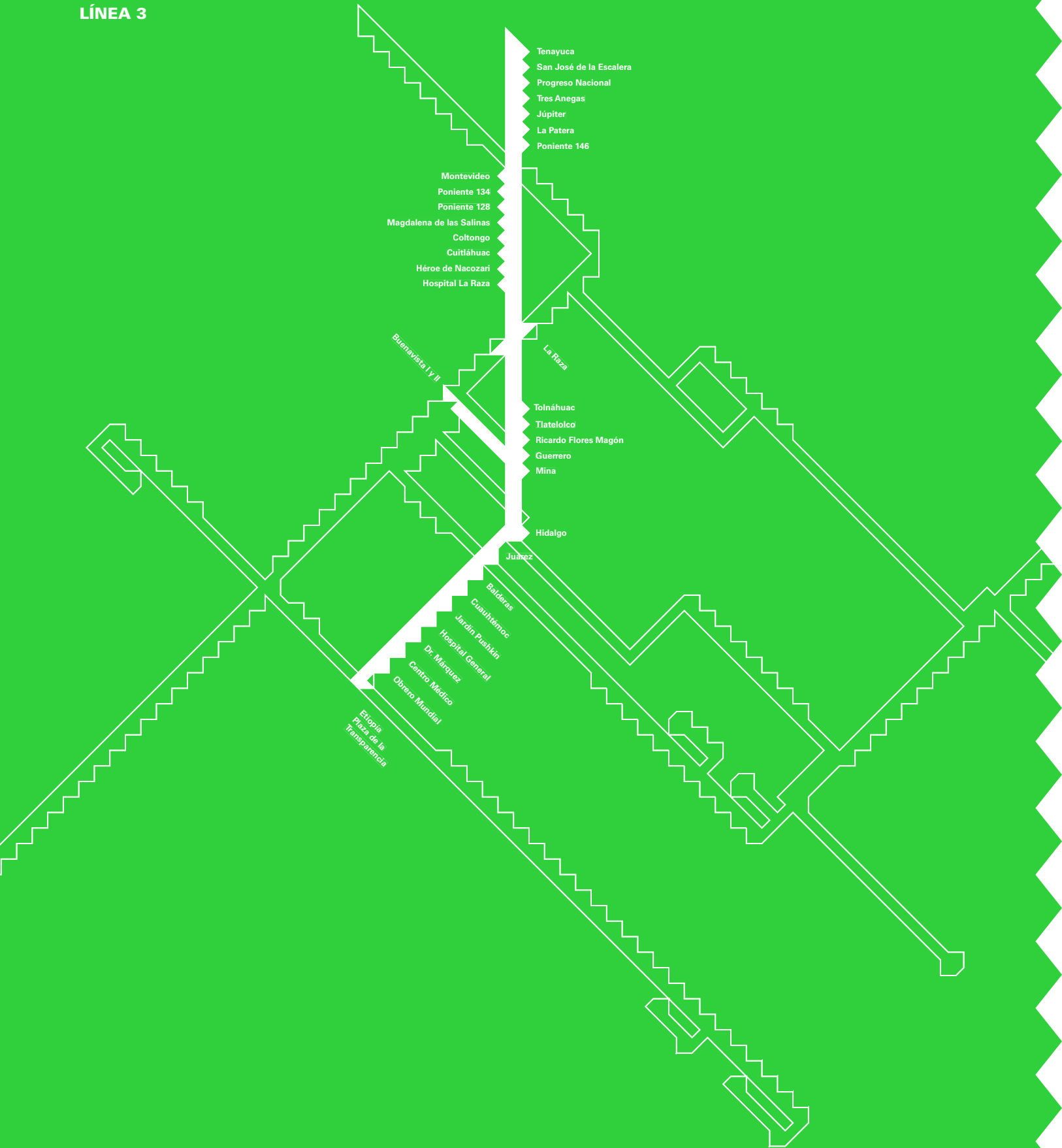
- Línea 1
 - Estaciones Cuauhtémoc y Balderas.
- Línea 2
 - Estación Hidalgo.
- Línea 3
 - Estaciones La Raza y Tlatelolco, Guerrero, Hidalgo, Juárez, Hospital General, Centro Médico y Etiopía.
- Línea 5
 - Estaciones Poniente 128 y La Viga
- Línea 6
 - Estación Poniente 128
- Línea 9
 - Estación Centro Médico
- Línea B
 - Estación Guerrero

Puntos de interés:

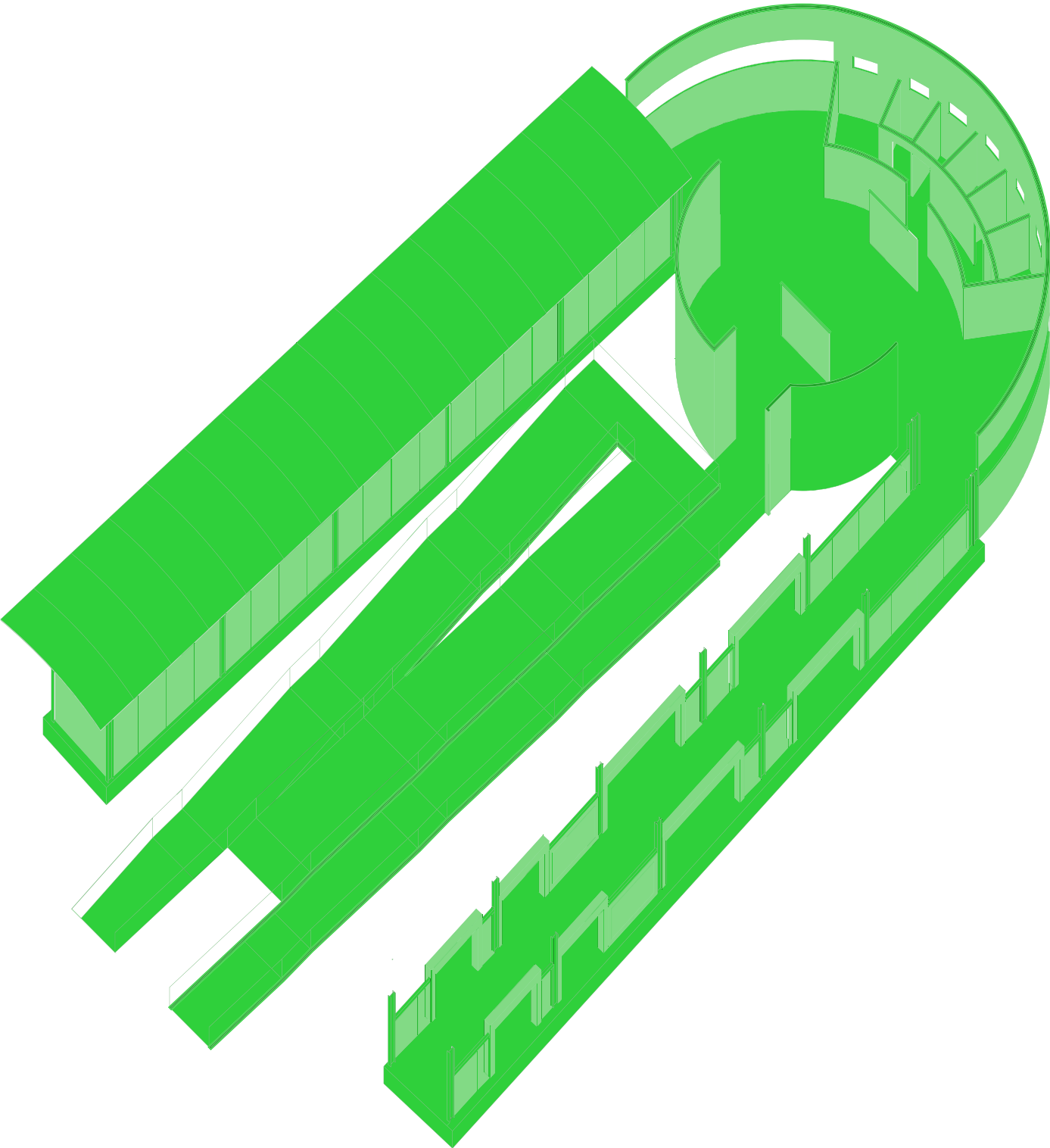
- Zona Industrial Vallejo (La Patera, Poniente 146, Montevideo)
- IPN (La Patera)
- Hospital La Raza (Hospital La Raza)
- Tlatelolco (Tlatelolco)
- Biblioteca Vasconcelos/Tianguis Cultural del Chopo (Guerrero, Buenavista)
- Alameda Central (Hidalgo)
- Biblioteca de México/Ciudadela (Balderas)
- Hospital General/Centro Médico (Hospital General, Dr. Márquez, Centro Médico)
- Parque Delta (Obrero Mundial)

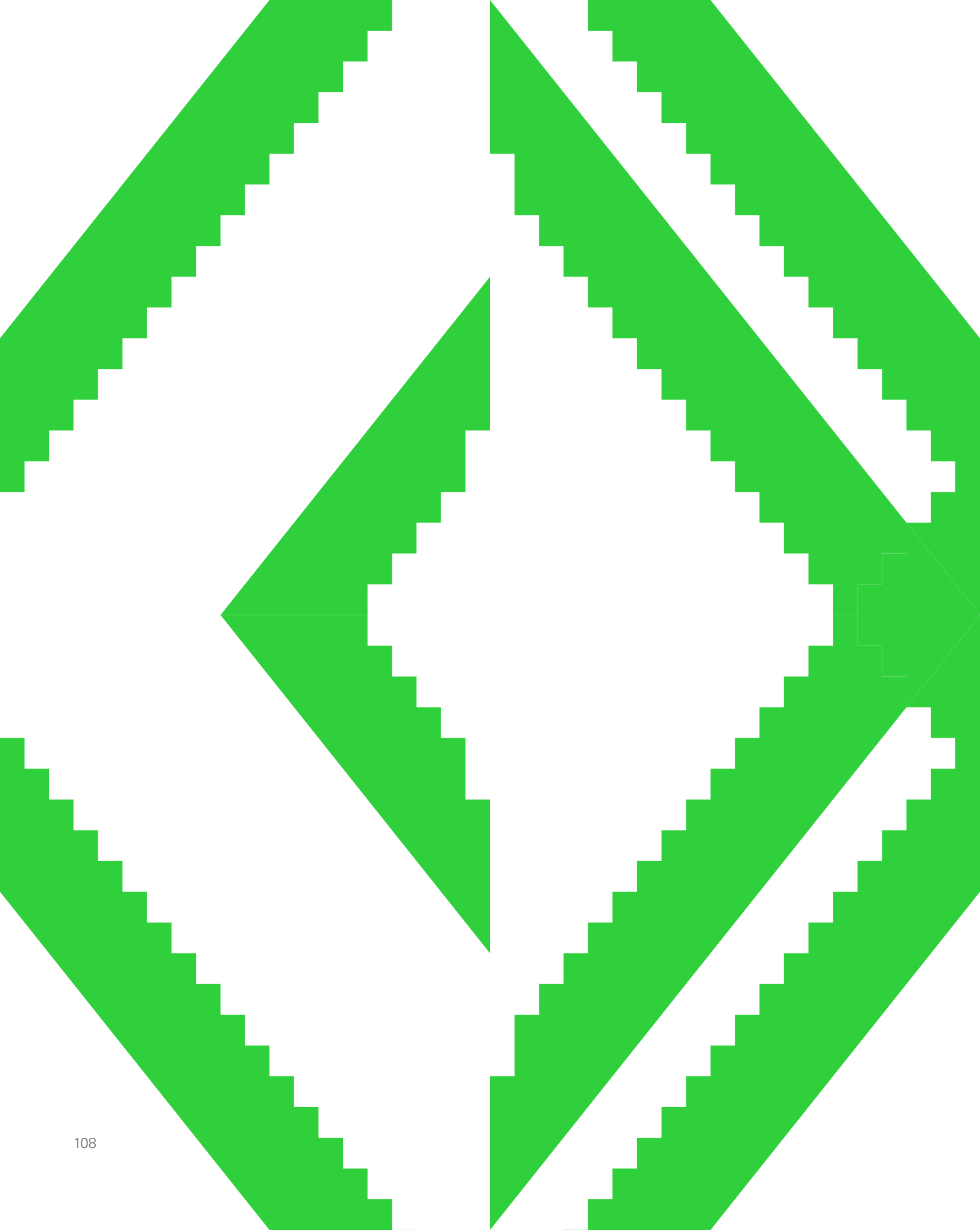
Tenayuca	Tlatelolco
San José de la Escalera	Ricardo Flores Magón
Progreso Nacional	Guerrero
Tres Anegas	Buenavista
Júpiter	Mina
La Patera	Hidalgo
Poniente 146	Juárez
Montevideo	Balderas
Poniente 134	Cuauhtémoc
Poniente 128	Jardín Pushkin
Magdalena de las Salinas	Hospital General
Coltongo	Doctor Márquez
Cuitláhuac	Centro Médico
Héroe de Nacozari	Obrero Mundial
Hospital La Raza	Etiopía
La Raza	
Circuito	
Tolnahuac	

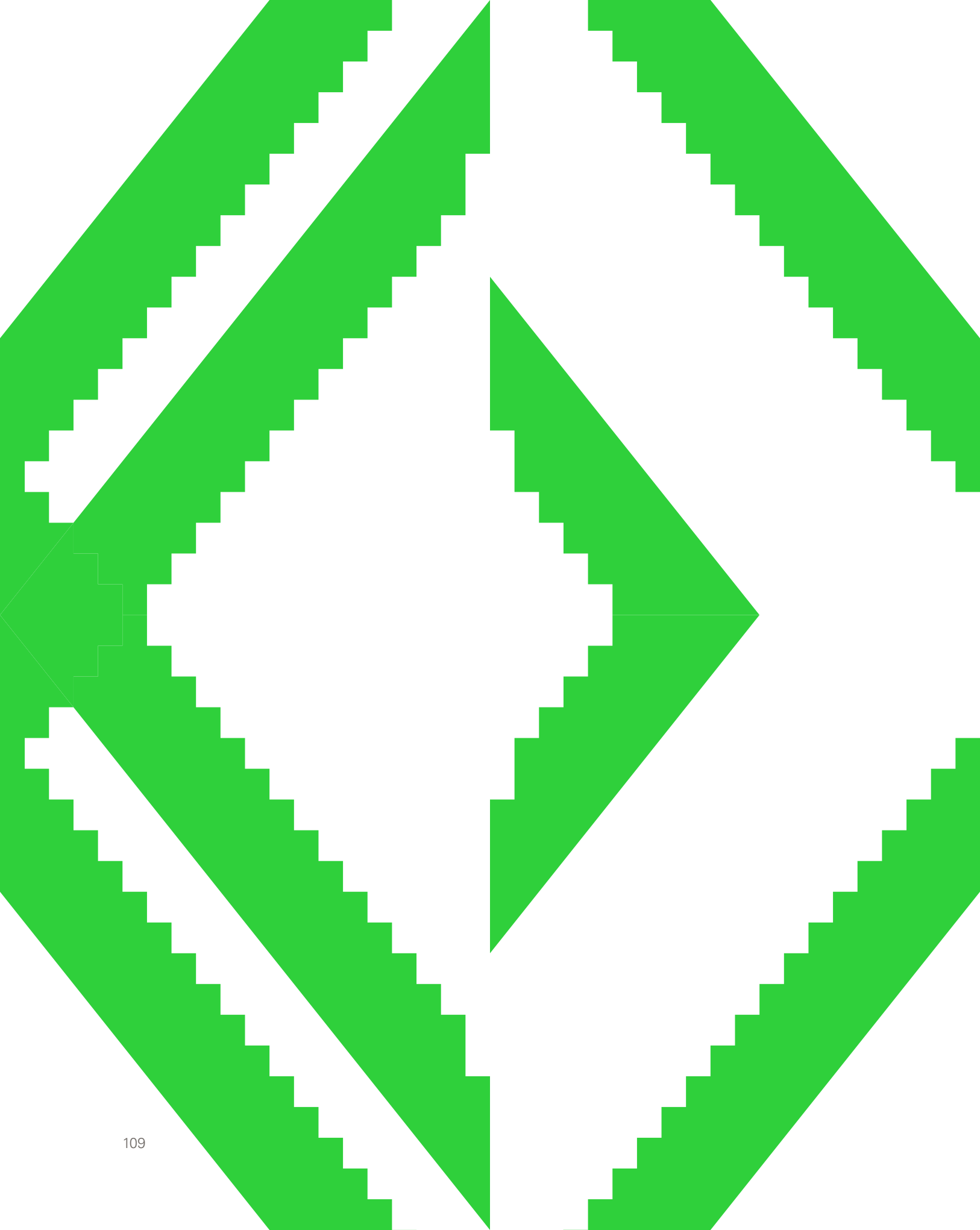
LÍNEA 3

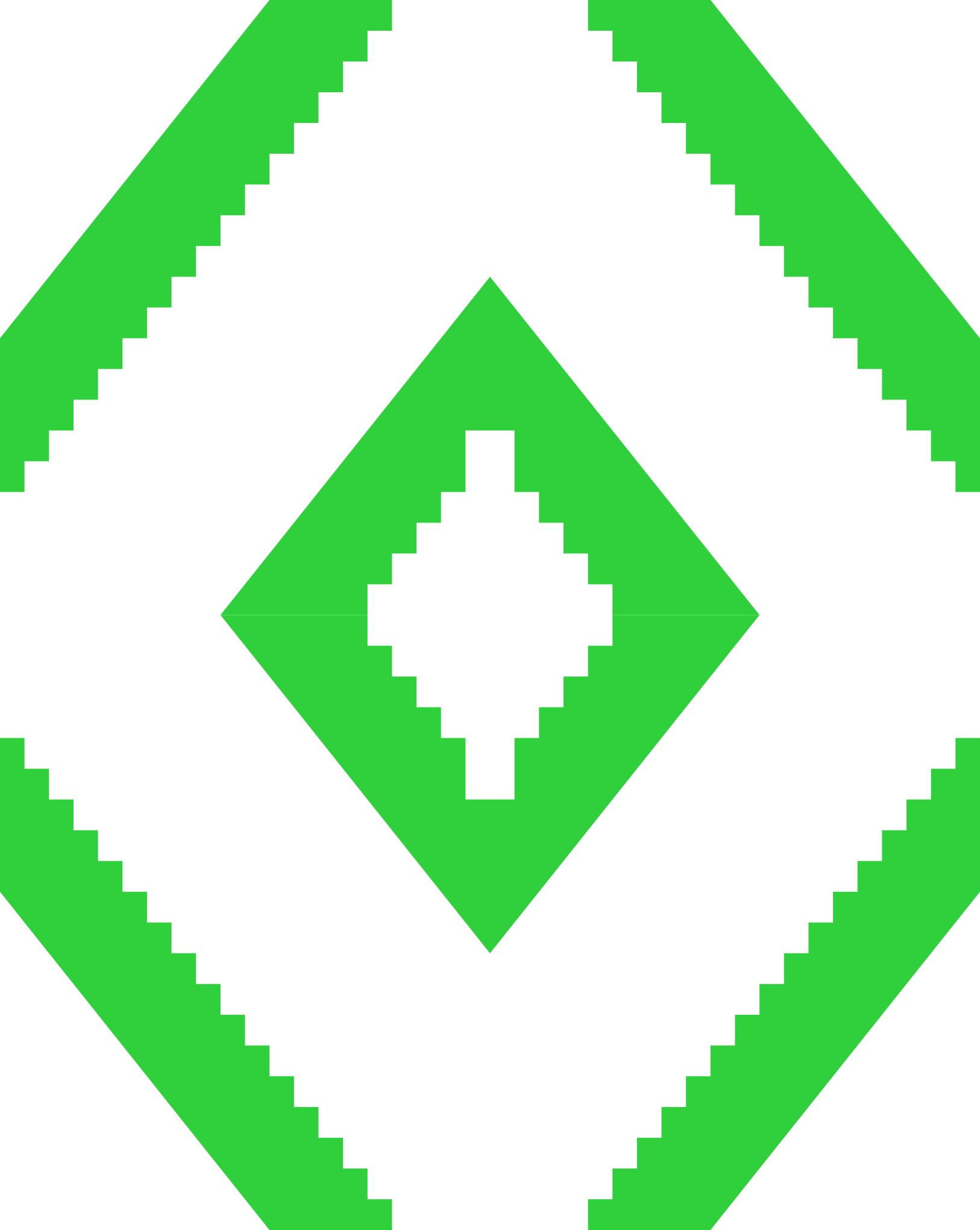


ESTACIÓN CIRCUITO INTERIOR









EL IMPACTO DEL METROBÚS DRA. MARTHA SCHTEINGART

Quisiera presentar algunas reflexiones generales acerca de lo que significa el Metrobús en el desarrollo urbano de la Ciudad de México, y hacer algunos comentarios acerca de la forma en que ha impactado el Metrobús a partir de una evaluación que con unos alumnos de la maestría en Desarrollo urbano llevamos a cabo hace algunos años.

No cabe duda que el Metrobus es un medio de transporte que ofrece una serie de ventajas para el transporte de pasajeros dentro de ciertas rutas y zonas de la ciudad: contamina poco –mucho menos que los autobuses o microbuses que ha reemplazado– y además es un medio de transporte que ha implicado una inversión muchísimo menor que la del Metro o el tren suburbano. Esto resulta indiscutible, y ya ha sido probado en diferentes ciudades tanto del primer mundo como de los países latinoamericanos. Por supuesto, no puede esperarse que su influencia en una gran metrópoli como la Ciudad de México pueda ser total, pero sí que juegue un papel notable dentro de la movilidad metropolitana. Y en este sentido su papel ha sido creciente a medida que a la línea de Insurgentes se le han agregado cuatro líneas más.

En el Centro de Estudios Demográficos, Urbanos y Ambientales de El Colegio de México, dentro de la maestría en Estudios Urbanos, propusimos a algunos estudiantes, en el año 2006, participar en un diagnóstico sobre el servicio del Metrobús, a partir de algunas preguntas que nos planteó la dirección de ese sistema de transporte, y que completarían los resultados de dos encuestas que se habían ya realizado en 2005, cuando apenas el Metrobús estaba comenzando a funcionar. Para llevar a cabo este estudio se entrevistaron a 300 usuarios aproximadamente en las estaciones del Metrobús que, según las primeras encuestas mencionadas, tenían mayor afluencia de usuarios. En cuanto al perfil de los usuarios, la mayoría tenía un nivel educativo bastante alto, con un porcentaje bastante importante de profesionistas, de personas con ingresos medios, y con un número no despreciable de estudiantes.

En cuanto a las conclusiones del estudio, nos gustaría poner énfasis en el hecho de que los usuarios encuestados tenían una percepción buena tanto del servicio como del precio del Metrobús, aunque también hay que reconocer que ya entonces se detectaba que era necesario aumentar las unidades en las horas pico y arreglar las máquinas expendedoras. Si bien el precio era un tema de interés para esta evaluación, se llegó a la conclusión de que los factores económicos estaban muy vinculados a la longitud del trayecto del Metrobús que se transitase, ya que no se podía cobrar igual por un viaje corto que por uno más largo. Fue interesante comprobar que una proporción bastante alta de los entrevistados dejó de utilizar el automóvil para usar el Metrobús a lo largo del eje Insurgentes, y en cuanto a las nuevas rutas que podrían abrirse, las preferencias fueron bastante marcadas a favor de la Avenida Reforma y el Eje Central.

Consideramos que este trabajo fue muy importante para los alumnos de la maestría en Desarrollo urbano, ya que les permitió poner en práctica algunos estudios teóricos, tanto cuantitativos como cualitativos, que se llevan a cabo en nuestros programas, pero también porque les ofreció la posibilidad de entrar en contacto con instancias institucionales vinculadas al desarrollo de la ciudad para una realidad urbana importante vinculada a la movilidad en la ciudad. Creo que también el estudio fue útil para establecer algunas orientaciones en la gestión de este tipo de transporte, que por primera vez se aplicaba en la Ciudad de México. En este sentido me parece relevante plantear nuevas posibilidades de contacto entre nuestros programas docentes, hoy enriquecidos por la presencia también de un doctorado en Estudios urbanos y ambientales, para realizar otros trabajos que quizás requieren el planteo de nuevas preguntas, en función de una experiencia de diez años de funcionamiento del Metrobús y de la apertura de nuevas líneas de transporte a lo largo de otros ejes urbanos importantes.

Llevar a cabo un nuevo balance y discutir los resultados de esta importante experiencia referida a la cuestión de la movilidad en la Ciudad de México resulta una tarea que, como académicos interesados en las políticas públicas de nuestra realidad urbana más cercana, nos parece imprescindible efectuar en un futuro próximo.

Dra. Martha Schteingart
Profesora-investigadora en El Colegio de México

3

Línea 3

MB10

Metrobús
décimo
aniversario

PJ ROUNTREE

PJ ROUNTREE (San Francisco, California, 1986)

Es un artista y fotógrafo estadounidense actualmente radicado en la Ciudad de México. Desde muy temprana edad su abuelo le enseñó lo básico de la fotografía y desde entonces ha experimentado con la técnica y los procesos químicos y digitales. Estudió escultura, fotografía y video en la Rhode Island School of Design graduándose en 2008. Su fotografía documental es una práctica diaria que se integra muy de cerca con sus experiencias en la ciudad. Sus fotografías han aparecido en *Vice*, *Vice México*, *I-D México*, *L'Officiel Art*, *Uncube Magazine*, *Hoja Santa*, *Esquire* (Rusia), *American Suburb X*, y otros medios





















